

'Geef ons eens voor vijf cent tram'

Aanpassingen in de binnenstedelijke mobiliteit tijdens Expo 1913

Donald Weber, Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis

De mobiliteitskwestie stond uiteraard centraal tijdens de voorbereidingen op de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent. De verwachte stromen van honderdduizenden bezoekers moesten immers zo vlot mogelijk op hun bestemming geraken, en als het van het stadsbestuur afhing liefst na het bezoek aan de Expo ook nog een toertje gaan maken in de oude historische Arteveldestad.

De gewone stedelijke transportmiddelen waren hierop niet voorzien. Daarom werd tijdens de voorbereidingen een aantal ingrepen gedaan op het vlak van wegeaanleg, en een gedeeltelijke heroriëntering van het netwerk van tramwegen. Maar er was ook oog voor het individuele transport, in de vorm van huurrijtuigen, en dat omhelsde zowel de traditionele koets met paard als het nieuwe verschijnsel van de 'taxi-auto'.

Over deze binnenstedelijke vormen van mobiliteit handelt deze bijdrage. Daarnaast is er ook oog voor minder zichtbare vormen van mobiliteit. Een opvallende afwezige bijvoorbeeld in nagenoeg alle afbeeldingen en getuigenissen van de Expo is de fiets - nochtans in 1913 reeds tot een ruim verspreid massatransportmiddel opgeklommen. En ten slotte gaan we ook kort in op de 'mobilité imaginaire' of de ongetwijfeld avontuurlijke fantasieën die de loopings van stuntpiloot Adolphe Pégoud zullen doen ontstaan hebben.

Urbanisme, moderniteit en mobiliteit

Van de officiële uitgaven van de stad aan de Expo maakten de uitgaven voor (her)aanleg van openbare wegen meer dan een derde uit, 3,3 miljoen toenmalige franken.¹ Toch moeten we hieruit niet concluderen dat de wereldtentoonstelling grote veranderingen in het Gentse stratenpatroon heeft teweeggebracht, althans niet buiten de Expoterreinen zelf. De uitgaven waarvan sprake betroffen vrijwel alle kleinere ingrepen in het wegennet om de Expoterreinen beter bereikbaar te maken. De echte grote urbanistische ingrepen in de stadsstructuur waren eigenlijk al gebeurd lang voor 1913.

Sinds de negentiende eeuw heerste er in Gent een ware urbanismekoorts. Grote delen van het historische centrum die al dan niet als 'onhygiënisch' werden bestempeld, moesten wijken voor monumentale nieuwe verkeersaders en nieuwe landmarks in het stedelijke landschap. Het hoofdtreinstation - toen nog aan de Zuid gelegen, inmiddels verdwenen - werd via de Vlaanderenstraat en een aantal nieuwe pleinen (Sint-Baafsplein, Braunplein) met het centrum verbonden, en langs daar verder naar het westen van de stad langs de nieuwe Sint-Michielsbrug. Vanaf het stadhuis werd de Belfortstraat getrokken naar Sint-Jacobs, om de verbinding te maken met de treinstations van de lijnen naar Antwerpen en Mechelen in de buurt van de Dampoort. Het nieuwe treinstation in de wijk Sint-Pieters werd eveneens met een aantal lanen (Clementinalaan, Elizabethlaan, etc.) verbonden met bestaande invalswegen als de Kortrijksesteenweg.

Deze veranderingen aan het wegennet, zeker degene die naar een treinstation leidden, werden vaak verdedigd met een discours dat naar mobiliteit verwees. De smalle straatjes waren 'trechters' die niet verenigbaar waren met de verkeersnaden van de moderne tijd, zo luidde het. Toch moet dit discours wellicht met een korrel zout genomen worden. Zoals André Capiteyn reeds in 1988 kritisch opmerkte: 'Of het koetsengekletter eind 19e eeuw werkelijk behoefte had aan de brede verkeerswegen zoals ze door Zollikofer, De Vigne en Braun door de Gentse kuip werden getrokken, blijft een open vraag. Vast staat dat ze het centrum klaarstoomden voor de verkeershel die enkele decennia later zou losbreken.'²

De motieven achter de urbanistische acties waren meestal een mengeling van enerzijds

economische bezorgdheid om de noden van verkeer en handel, maar anderzijds evenzeer een esthetische en chauvinistische fascinatie voor monumentale pracht en praal. Het argument om de mobiliteit te verbeteren blijft vaak lege praal. We zien op eigentijdse afbeeldingen van de nieuwe lanen vaak grote lege stedelijke ruimten, waar hier en daar weliswaar een koets of kar te zien is, maar waar voetgangers even goed rustig in het midden van de laan kunnen poseren voor de foto. En de plannen van de brede nieuwe lanen tonen dat er vaak meer ruimte wordt gegeven aan promenades tussen pittoreske bomenrijen - flaneerruimte voor de toenmalige bourgeoisie - dan aan alle (aparte) wegstroken voor karren, trams en fietsen samen.

Toch was deze esthetische bekommernis voor de stedelijke schoonheid op zich al een uiting van modernisme. De vroegste ingrepen in het stedelijke landschap, in het midden van de negentiende eeuw, waren niet ingegeven door een streven naar schoonheid, maar om de 'hygiëne' te verbeteren na de grote cholera-epidemieën van de jaren 1840, en uit angst voor de 'classes dangereuses' die opeengepakt zaten in de krappe arbeidershuisjes in de stadscentra.³ Het sentiment van ontroering door en waardering voor de esthetiek van landschappen en monumenten stamt uit een latere periode, grofweg het laatste kwart van de negentiende eeuw. Het waren uitingen van een nieuwe levensstijl, essentieel burgerlijk van aard, en beïnvloed door de toestroom van nieuwe technologische middelen die de Tweede Industriële Revolutie meebracht.⁴

Wat dat laatste betreft, was er zeker op zijn minst een indirecte band tussen de bewegingen voor urbanisme en monumentenzorg, en die andere bewegingen, typisch voor de Belle Epoque: cyclisme en automobilisme. De grootste vertegenwoordiger van die laatste, de Touring Club de Belgique, was een groot promotor van stadsexcursies, en publiceerde in zijn tijdschrift systematisch geïllustreerde reportages van vrijwel elke Belgische historische stad. De Touring Club hield in 1913 zijn jaarlijkse ledenvergadering in Expostad Gent, en verspreidde uitgebreide reportages over de wereldtentoonstelling onder zijn 75.000 leden.⁵

Maar aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was het fenomeen van het urbanisme eigenlijk al over zijn hoogtepunt heen. In de jaren 1920 en 1930 werden esthetische bekommernissen steeds meer als te frivol beschouwd om een beleid op te schoeien. Politieke en economische motieven kregen de bovenhand, en het beleid rond de openbare ruimte werd steeds bureaucratischer en technocratischer van aard. Toen het Braunproject in 1960 uiteindelijk werd afgewerkt door het laatste huizenblok te slopen in de Kuip, was dat niet langer om de stad te verfraaien, maar om extra parkeerplaatsen te creëren voor de bezoekers van het stadhuis.⁶ Tegen dan was nagenoeg alle vrijgemaakte ruimte in het historische centrum in gebruik genomen als parkeerterrein. Koning Auto had het hart van Gent veroverd, en urbanisme en (auto)mobiliteit waren vijanden geworden.

Trams en Expo 1913

'Si le chemin de fer et le port ont changé la périphérie de la ville, et le tracé des nouvelles artères et l'aménagement des nouveaux quartiers modifié l'intérieur de la cité, c'est incontestablement le tram électrique qui a le plus fait pour transformer le caractère de Gand et des Gantois. Casanier de nature, l'habitant à [sic] appris à se déplacer. Certes ce facteur du cosmopolitisme envahissant a détruit l'intimité et la solidarité, jadis si intense, entre les habitants d'un même quartier : mais qui s'en plaindra?' ⁷

Aldus Victor Fris in 1913 in zijn *Histoire de Gand*, die hiermee het algemene aanvoelen verwoordde: veel meer dan enkel maar een gemotoriseerd transportmiddel was de tram voor de stadsbewoners ook een opstap naar een nieuwe, modernistische levensstijl. We laten nog enkele Gentenaars van toen aan het woord: Cies en Mie, die op een zomerse zondag in 1907 besluiten om eens een tramritje te maken.

- 'Doar stoat ons feture', zei Cies tegen zijn vrèwe, in wees op den elektrieken tram. 'Alee, stapt er moar algèwe inne, of hij rij nog veur onze neuze wig'.

Cies ging veure; ij trok zijn Mie omhuëge en duwdeg' eur binne.

- 'Me zijn al verre genoeg', zeit ij. 'Me moete wij op de kussens nie zitte; dad ès doar d'iëste ploatse en da kost nen alve kluit dierdere. Veur vijf cens zulle me der uëk wel geroake'.

Den ontfangen kwam veur de pinne [te voorschijn].

- 'Geef on ne kiër elk veur vijf cens tram', sprak Cies. 'Hoe verre meuge me doarveure rije?'

- 'Tot in 't Park, vrientse'.

- 'Wa zegt ij?' vroeg Mie. 'Kost ta nie miër of dade? Zeg joenge, ge wild ons seker veur de zot hène?'

- 'Moar in 't giël nie', sprak Cies. 'Ij zal ejij daor ommers [immers] nie veur liege! 't Es ejij azuë! Allee koetsier, rij moar deure!'

- 'Wel Onze lieven iere', zei-se zij, 'wa rij ta tijnk toch ziëre! Me zijn al 't endent Tsensoacobsstroate; me rije over de brigge. Kijk ne kiër! Es da de fabrieke van Loesberge nie?'

- 'Joa 't sekere! Me rije deur de Sarlekijnstroate [Charles Quintstraat=Keizer Karelstraat]. Kijk, ginter verre stoa Sentanne, op 't Arteveldeplein'.

- 'Ei, 'k geluëve da me ziërder rijen of den avapeur [stoomtrein]! 't Es goet da'k nie te vele g'eten hèn, anders zoe...'

- 'Wil de wel 'n beetse zwijge mee al iwe prietproat!'

- 't Es gelijk, ge meug zegge wa da che wilt, dienen tram es toch 'n schuën uitvindijng. Kijk ne kiër, zo de zegge da me ne birg oprije? Joa joa, mijns, me zen al op Tsenpietersplein...'

Waarna het Gentse paar afstapte aan het Citadelpark, wat ging wandelen, daarna in café Het Zwaantje ('t Swoantse) een pint ging drinken om wat uit te rusten, en de tram terug nam.⁸

De Gentse trammaatschappijen reageerden op de komst van het nieuwe Sint-Pietersstation. De bestaande tramlijn die langs de Kortrijksesteenweg liep, om af te slaan naar de Parklaan, ongeveer ter hoogte van het oude, voorlopige treinstation, werd omgelegd langs de nieuwe Elizabethlaan en het geplande nieuwe treinstation op het Maria-Hendrikaplein, om dan verder te lopen langs de Clementinalaan en zo opnieuw aan te sluiten op de rest van het oude traject. Daarmee anticipeerde de Gentse trammaatschappij op de komst van het nieuwe treinstation, want deze omlegging vond reeds plaats in 1909, terwijl het Sint-Pietersstation pas einde 1912 in gebruik werd genomen. Overigens is dit tramtraject anno 2012 nog steeds in gebruik. Bovendien werden plannen gemaakt voor een nieuwe lijn over de terreinen van de opgedoekte zoo achter de Muinkkaai, om sneller aansluiting te krijgen bij het toen nog bestaande treinstation aan de Zuid. Deze nieuwe verbinding werd in 1911 in gebruik genomen (maar is inmiddels opnieuw verdwenen). Daarmee verdubbelde de tramcapaciteit van het centrum richting Sint-Pietersstation en Expo, want er liep al een tramlijn in dezelfde richting, langs de Sint-Pietersnieuwstraat.⁹

Een directe aanpassing van het tramnet aan de Expo was het tijdelijke supprimeren van een gedeelte van de tramlijn tussen de beide treinstations Gent-Zuid en Gent-Sint-Pieters ter hoogte van het Citadelpark. Een deel van de Expo werd in het park gehuisvest, en er was bepaald dat er geen trams mochten rijden op het tentoonstellingsterrein. Het tramverkeer werd omgeleid langs de Kortrijksesteenweg, en de tramsporen in de Hofbouwlaan en Parklaan werden gedeeltelijk opgebroken en hergebruikt voor het Expo-trammetje waarmee de bezoekers over het tentoonstellingsterrein rondgeleid werden. Een tweede aanpassing van het tramnet aan de Expo was de verlenging van de tramlijn die langs het Sint-Pietersstation passeerde, tot aan het wegenknooppunt De Sterre. Deze verlengde tramlijn boog op het einde van de Clementinalaan af, de Kortrijksesteenweg in, en passeerde op deze wijze de hoofdingang van de Expo. Men kon dus met de trein naar de Expo komen, en met de tram tot voor de ingang van de tentoonstelling gebracht worden. Bovendien werkte het ook omgekeerd, want De Sterre was de eindhalte van een streektram die een flink deel van het achterland van Gent bediende.¹⁰

Een derde aanpassing betrof de tweede tramlijn die van het stadscentrum en het station Gent-Zuid richting Sint-Pietersstation liep, langs de Sint-Pietersnieuwstraat. Deze lijn kreeg aan de Heuvelpoort een aftakking naar de Expo. Het nieuwe tracé voerde de bezoekers langs de Zwijnaardsesteenweg tot aan de 'Uilkens' van de Sint-Pietersaalstraat, waar zich de achteringang van de expositie bevond. De tramdiensten die op deze lijn voorzien werden oogden bepaald indrukwekkend: 5.30-7.30 uur elk kwartier een tram, dan tot 9.30 uur elke vijf minuten, en gedurende de dag tot 23.30 uur elke tien minuten!¹¹ Ten slotte werden rond de Sint-Niklaaskerk en rond het Sint-Annaplein spoorlussen aangelegd, om te vermijden dat door de veel hogere frequentie

het tramverkeer zou gaan stremmen daar waar de trams van spoor wisselden om terug te keren.¹²

Uiteraard werden na afloop van de Expo veel van deze extra tramdiensten opnieuw afgeschaft, hetgeen begrijpelijkerwijs met treurnis werd bekeken door de onderhand verwend geraakte Gentenaars. Met name het verdwijnen van een aantal verbindingen tussen de Zuid en de voormalige Expo-terreinen op zondag werd betreurd. Immers, de vele Gentenaars die op die dag gingen flaneren vanop de Korenmarkt over de Vlaanderenstraat richting Zuid, namen daarna graag de tram om de spectaculaire resultaten van de afbraakwerken te gaan bezichtigen.¹³

Ook aan de netcapaciteit werd gedacht. In 1911 plaatste de Gentse trammaatschappij bij ACEC een bestelling van niet minder dan 36 nieuwe rijtuigen, speciaal bedoeld om in gebruik te nemen tijdens de Expo en zo de verwachte stroom van honderdduizenden bezoekers op te vangen: 'De rijtuigen zijn zeer schoon. [...] De beide platforms kunnen volledig worden afgesloten en hebben twee ruiten aan elk front. Elk platform biedt ruimte voor 14 staanplaatsen. De 18 zitplaatsen zijn in de breedte aangebracht en met riet bekleed: twee maal drie rijen met 1 zitting en evenveel rijen met 2 plaatsen, met een gang daartussen. De zes spiegelruitjes kunnen neergelaten worden, zodat de rijtuigen zowel in de zomer als in de winter kunnen lopen. Ze worden verlicht door vier elektrische lampen van de nieuwste en schoonste die er zijn en op het dak bekroond met een fraaie *lanterneau*.' Dit type tram, in Gent bekend als de Expo-tram, bleef zeer lang in dienst, pas vanaf 1971 werden deze tramvoertuigen geleidelijk vervangen door de trams van het zogeheten PCC-type.¹⁴

In het begin van de 20e eeuw was de elektrische aandrijving van de Gentse stadstrams gebouwd volgens een soort trolley-systeem. De elektriciteitsdraden bevonden zich in de lucht, maar ze waren niet gespannen tussen gevels, waar de tram dan een soort van beugel tegenaan zou duwen om contact te krijgen, zoals later het geval was. Er werden palen langs de kant van de weg gezet, waartussen een elektrische kabel gehangen werd. De trams hadden een 'peers', een soort van rolletje dat meeliep op de elektrische kabel, die fungeerde als geleidraad. Robuust en stabiel was dat systeem allerm minst, het rolletje viel om de haverklap van de elektriciteitskabel, wat voortdurend voor onderbrekingen in het tramverkeer zorgde. Het was daarnaast ook niet van gevaar ontdaan, zoals volgende anekdote uit 1909 aantoonde: 'Dinsdagmorgen kwam de tram van de Dampoort langs de Nieuwenbosstraat gereden. Dichtbij de burelen van *Het Vaderland* ontriggelde de trolleypeers van de tram. Door haar eigen grote veerkracht kwam zij met geweld terecht op het hoofd van een schilder die aan een voorgevel stond te werken. De getroffene De Bruyne, duizelig door de slag en nogal gekwetst, kon zich gelukkig tijdig aan de balken vastklampen, anders was hij onvermijdelijk op de grond gestuikt. Een onmiddellijk bijgeroepen geneesheer achtte het nodig de wonde dicht te naaien, waarna De Bruyne naar zijn woning kon terugkeren.'¹⁵

Toch was het massale succes van de tram ook zijn Achillespees. Op drukke dagen was een rit niet altijd comfortabel, zoals bijvoorbeeld op 14 juli 1913, toen de Gentse Feesten van start gingen en de tram niet enkel de stroom aan Expobezoekers, maar ook een massa Gentse kermisgangers moest opvangen: 'Van 's morgens vroeg was rond de statie Gent-Sint-Pieters een buitengewone menigte te been. De trams werden letterlijk bestormd en op de vertrekpunten werden zelfs gevechten geleverd om plaatsen te bemasteren. Wij zagen personen de reis meemaken op de buffer achter de rijtuigen...'¹⁶

Door de lage sociale drempel van het tramverkeer bestond het risico, in de nog zeer klassegebonden samenleving die het Gent van 1913 was, dat er ongewenste contacten kwamen tussen passagiers uit verschillende sociale lagen. Met name het contact met de laagste sociale klasse was voor de wat deftigere middenstandspassagier vaak onaangenaam: 'Gisteren zijn we getuige geweest van een toneeltje dat al de reizigers walg inboezemde. Aan de Sint-Pietersstatie drongen twee kerels met geweld langs achter op de tram van lijn 7 en omdat een juffrouw hun de bemerking maakte dat het vol was, werd zij gedurende gans de tocht op de gemeenste wijze uitgescholden. Daarbij was het duidelijk zichtbaar dat de twee kerels vechtensgereed waren tegen allen die er zouden durven tussenkomen. Met de bemerkingen van de ontvanger hielden ze gewoon de zot. Kort en goed en zonder te discutenen zouden zulke lomperikken van de rijtuigen moeten worden gezet!'¹⁷

En ook voor deftige dames was een tramritje niet altijd een evidentie: 'De zware onderrokken en de daarbij horende bovenkledij zorgden voor heel wat problemen als de lieve dametjes zich op een

tram wouden hijsen. Daarbij kwamen de hoeden met enorme afmetingen, echte bloemenstukken, vruchtenvariëties, pluimenbossen die boven hoge, valse kapsels moesten worden vastgepind. Daartoe gebruikten de Eva's venijnig-gevaarlijke, lange priemen die in de drukte van de tramplatformen permanent onheil zaaiden onder de medereizigers.¹⁸ Toch was er in 1913 reeds een alternatief voorhanden voor de wat beter gesitueerde Expobezoeker, die zich van het plebs onder de tramgebruikers wilde onderscheiden: het individuele huurrijtuig.

Huurkoetsen en automobielen

Bij de uitgang van het Sint-Pietersstation waren standplaatsen voorzien voor huurrijtuigen. Dat waren in 1913 nog meestal gespannen met een paard en een koetsier op de bok met de karakteristieke zweep, maar steeds vaker werden er plaatsen ingenomen door een wat modernere variant: de koets-met-motor of 'automobiel' zoals het tuig werd genoemd. Eind 1912 was het stadsbestuur van plan om de tarieven voor 'cochers de fiacre' en 'auto-taxis' fors op te drijven voor de duur van de Expo, omdat ze verwachtten dat de taxi's een klein fortuin gingen verdienen met de vele bezoekers. Vooral de automobiel werd geacht in staat te zijn de meer gefortuneerde bezoeker aan te spreken: 'Il est certain que l'avenir est à l'automobile et que la plupart des visiteurs étrangers prendront, de préférence, en 1913, des auto-taxis. Et, d'autre part, il est non moins certain que la clientèle, à ressources restreintes, emploie plutôt le tramway.'¹⁹

De jaarlijkse vergoeding voor de standplaatsen van huurrijtuigen werd voor 1913 verdrievoudigd voor koetsen en verviervoudigd voor auto-taxi's! Bestuurders van huurkoetsen hadden het nochtans niet breed: koetsen waren vaak eigendom van grote rijtuigverhuurfirma's, en de koetsiers moesten rond zien te komen met een aalmoes, aangevuld met drinkgeld. Dan waren de chauffeurs van auto-taxi's beter af, want de stad eiste bij de aanbesteding van taxistandplaatsen dat zij een minimumloon ontvingen. Met het reglement van 1913 werd trouwens nu ook voor de koetsiers een minimumloon ingesteld.²⁰ Het Gentse Syndicaat der auto- en huurhouders schatte het aantal huurkoetsen dat tijdens de Expo in Gent te beschikking zou zijn op 400, en het aantal auto-taxi's op 200. Dat leek evenwel een overdrijving, andere schattingen hielden het op 200 koetsen en 50 taxi's. De vrees werd daarbij uitgesproken dat, als er te weinig taxi's ter beschikking zouden zijn van de bezoekers, taxichauffeurs uit Brussel dan de gelegenheid zouden aangrijpen om zich te komen aanbieden, in die stad was er immers een overschot aan taxi's.²¹

Huurrijtuigen stonden ofwel op vaste standplaatsen, of op plaatsen waar veel publiek was: schouwburgen, kerken, vergaderzalen. Ze moesten aan voorwaarden voldoen. Zo moest ieder huurrijtuig een duidelijk zichtbaar nummer dragen, dat niet enkel op de zijkant van het voertuig moest aangebracht worden, maar ook 'geschilderd worden op de glazen van iedere lantaarn van het rijtuig', zodat het voertuig ook 's nachts kon geïdentificeerd worden. De auto-taxi's moesten in 1913 al beschikken over een taximeter, of 'horokilometrischen meter' zoals deze ook genoemd werd. Dat was een apparaat dat in staat was om op automatische wijze de prijs van de taxirit te tonen, volgens de afgelegde afstand of de afgelopen tijd. Het moest op voorhand gekeurd worden door de stad, en zodanig geplaatst in de taxi dat de klant de hele rit door de prijs kon zien. De bestuurders moesten eveneens aan een aantal eisen voldoen: uiteraard bekwaam zijn om een voertuig te besturen (de automobielchauffeurs moesten daarvoor een rijexamen afleggen), ten minste 18 jaar oud zijn (20 voor automobielchauffeurs), een blanco strafblad hebben, 'kunnen lezen', en 'de straten der stad volkomen kennen'. De huurrijtuigen moesten zich op een rij opstellen, en enkel de eerste van de rij mocht zich aanbieden aan een klant, tenzij die klant uitdrukkelijk een ander rijtuig aanwees. Maar er was meer: de koetsiers en chauffeurs moesten 'zindelijk en deftig gekleed' zijn, tegen hun klanten 'beleefd en inschikkelijk' zijn. Ze mochten tijdens de rit niet roken, en geen klant weigeren tenzij deze 'dronken of vuil' was. Ze moesten verplicht de kortste weg nemen, en mochten geen drinkgeld vragen. En ten slotte: de garelen der paarden moesten altijd 'van bellekens of klokskens' voorzien zijn, wat ervoor zorgde dat het gerinkel van de huurkoetsen even herkenbaar was op straat als het typische getingel van de trams.²²

De specifieke voorzieningen voor automobielen bij de Expo - er was zelfs een 'entrée automobile' - waren in 1913 nog opmerkelijk. Hoewel de eerste automobielen in België al twintig

jaar eerder waren verschenen in het straatbeeld, reden er vóór de Eerste Wereldoorlog amper een goede 15.000 in het land rond. Pas vanaf de jaren 1920 kwam de automobiel massaal voor in het straatbeeld, en dan nog eerst hoofdzakelijk in Brussel.²³

Als er een toepassing van het nieuwe gemotoriseerde transport was die al vroeg zijn nut bewees, dan was dat het geval met de brandweerwagen. Een automobiel kon namelijk direct worden opgestart, er hoefde geen paard ingespannen te worden, hetgeen uiteraard kostbare tijd bespaarde. Bovendien kon een benzinemotor veel hogere snelheden halen dan een paard, troeven waar geen 'hippomobiel' tegenop kon. Ten tijde van de Expo beschikten de Gentse pompiers of 'sapeurs' (brandweermannen) dan ook al enige tijd over gemotoriseerde wagens. Toch was dit niet zonder risico, getuige dit krantenbericht van 16 augustus 1911: 'Gistermorgen waren de pompiers verwittigd dat er een brand was uitgebarsten te Sint-Amandsberg. De automobiel vertrok onmiddellijk. Gekomen op de hoek van het Steendam, kwam juist een tramrijtuig af en een grote botsing had plaats. De *sapeurs* die op de auto waren gezeten werden ten gronde geworpen en sommigen werden licht gekwetst. Van het tramrijtuig waren al de ruiten gebroken. De automobiel werd zo goed als kon gerepareerd, maar tegen die tijd moest de schuur van landman Vande Voorde niet meer geblust worden...' ²⁴

Toch zat het tijdperk van de auto eraan te komen. In augustus 1913, terwijl in Gent de Expo in volle gang was, werd in Brussel in de Senaat voor de zoveelste maal gedebatteerd over de automobiel. Er werd een algemeen nieuw wegenbeleid geëist, aangepast aan de nieuwe tijd der automobielen. De oude steenwegen, verhard met zand en steengruis, moesten weg en vervangen worden door kasseiwegen, of beter nog: asfaltwegen. Senatoren - over het algemeen bemiddeld en dus in het bezit van een automobiel - stelden zonder schroom dat alle Belgische wegen onberijdbaar waren, en eisten een verdriedubbeling van het wegenbudget: 'l'époque n'est pas loin où il ne sera plus possible de considérer l'automobile en général comme une industrie de luxe'.²⁵ Het was eveneens duidelijk wie de vijand was: het voertuig waarmee de automobilisten de straat moesten delen, en zo dikwijls voor moesten uitwijken - de tram.

In Gent bestond al sinds de eeuwwisseling een automobilistenorganisatie, de prestigieuze 'Automobile Club des Deux Flandres' (waarmee bedoeld werd dat deze club zowel Oost- als West-Vlaanderen tot haar werkterrein rekende), onder leiding van de Gentse textielbaas graaf Joseph de Hemptinne. Tien jaar na de Expo zou de club een brief richten aan het stadsbestuur van Gent, met de boude vraag om alle trams in Gent af te schaffen en te vervangen door autobussen. Alle nadelen van deze 'ouderwetse' manier van transport werden nog eens op een rijtje gezet: de tramsporen verhinderden dat er een duurzaam wegoppervlak werd aangelegd, de trams namen hun bocht te wijd en blokkeerden het verkeer, ze maakten veel lawaai, waren gevaarlijk voor de voetgangers, bij nat weer konden ze moeilijk remmen, bij sneeuwval en vorst stonden ze meestal stil, en als de trolleykabel brak vielen er vaak doden. Ze kwamen in begrafenisopectochten en betogingen terecht, omdat ze niet konden uitwijken.²⁶ Het was onder meer te wijten aan deze kruistocht van de automobilistenorganisaties tegen de tram dat de tramnetten na de Tweede Wereldoorlog versneld werden afgebouwd.

En de fiets?

In heel het overzicht van de mobiliteit ten tijde van de Expo van 1913 is er één grote afwezige: de fiets. In de bronnen en kronieken vinden we geen enkele vermelding van fietsen, fietsgebruik of fietsverkeer. Ook in de getuigenissen komen fietsen nooit ter sprake. Meest opvallend hierbij zijn de vele foto's die gemaakt zijn van verkeerssituaties en publieke gebouwen in deze periode: in deze rijke overvloed aan vaak panoramische straatgezichten is het met een vergrootglas zoeken naar fietsers. Pas op afbeeldingen van vele decennia later, in de jaren 1930 en na de Tweede Wereldoorlog, beginnen hier en daar fietsers op te duiken in het straatbeeld.

Dat lijkt geheel in tegenstelling tot wat de historiografie ons vertelt over fietsgebruik in deze jaren. Dat was namelijk niet minder dan massaal. In 1913, tegenover een kleine vijftienduizend automobielen, waren er in België meer dan een half miljoen fietsen in gebruik.²⁷ In verhouding moeten in een stad als Gent op dat ogenblik zeker meer dan tienduizend fietsen aanwezig geweest

zijn. Waar waren die dan allemaal? Werden ze dan niet gebruikt?

Voor het antwoord op deze vraag moeten we meer dan waarschijnlijk naar de sociale context kijken van het wielerveen in deze periode. Fietsen waren al langere tijd aanwezig in de samenleving. De eerste fietsmanifestatie in België vond zelfs plaats in Gent, in de vorm van een wielervedstrijd op de Begijnhoflaan op zondag 11 april 1869.²⁸ Maar door de specifieke vorm van de toenmalige fiets - de 'hoge bi' met een groot voorwiel - bleef dit een sport voorbehouden voor acrobaten. Op het einde van de jaren 1880 werd in Engeland de 'safety bike' geïntroduceerd, met een ketting en het zadel tussen beide wielen in, en tegelijk ook de luchtband. De fiets werd nu plots een tuig dat uitstekend geschikt was voor aangename uitstapjes - een revelatie voor de toenmalige nog erg gesloten samenleving. Letterlijk met honderdduizenden stapten jonge (en minder jonge) jongens en meisjes in de jaren 1890 op de fiets om te gaan 'touden' op het platteland.

Met andere woorden, de oorsprong van het fietsen is dus uitdrukkelijk recreatief van aard. Pas jaren later werd een fiets ook een utilitair vervoermiddel voor woon- en werkverkeer. Vermoedelijk ligt hier de verklaring voor het ontbreken van de fiets in het straatbeeld van 1913: fietsen deed je in het weekend buiten de stad, niet voor de gewone, dagelijkse verplaatsingen.²⁹

Loopings en zeppelins

'Gent is de bakermat van de Belgische luchtvaartgeschiedenis', schrijft Piet Dhanens in *Een eeuw luchtvaart boven Gent*, verwijzend naar de bemande (ballon)vlucht in 1785, en de gemotoriseerde vlucht door Henri Farman in 1908, waarvoor Gent telkens de Belgische primeur had.³⁰ Luchtvaart was dus geen onbekende voor de stad, en zeker op een wereldtentoonstelling - uitstalraam van de technologische vernieuwing - mocht deze nieuwe vorm van mobiliteit niet ontbreken.

De Aéro-Club des Deux Flandres haalde het zesde Congrès Aéronautique International naar Gent tijdens de Expo (4-8 augustus). Naar aanleiding van het congres werden meetings met luchtballonnen en vliegtuigen gepland. De Aéro-Club contacteerde Graf von Zeppelin, en deze was akkoord om een zeppelin te sturen om in de periode augustus-oktober een luchtvaartverbinding te maken tussen Gent en Düsseldorf voor personenvervoer. Maar de gevraagde accommodatie was uiteindelijk te hoog gegrepen voor de organisatoren van de Expo, en in augustus zegden de Duitsers af. Er werd gefluisterd dat ook de Belgische legerstaf zich beklaagd had bij de regering, omdat de zeppelin over onafgewerkte Antwerpse forten zou vliegen, en gemakkelijk hun interne inrichting zou kunnen fotograferen, waardoor militaire geheimen zouden prijsgegeven worden aan Duitsland. De zeppelins die hier en daar op affiches en tekeningen van de Expo zijn afgebeeld waren dus voorbarig.³¹

Intussen had de secretaris van de Aéro-Club, Edmond Van der Stegen, een jonge Belgische vliegenier geëngageerd: Henri 'Riri' Crombez. Van mei tot augustus 1913 werden regelmatige postvluchten uitgevoerd naar diverse binnenlandse bestemmingen. Riri Crombez, uit een rijke familie met bezittingen in Doornik en aan de Belgische kust, had al op 17-jarige leeftijd zijn vliegbrevet gehaald, en was in 1913 nog altijd maar 19. De bedoeling was om internationale poststukken naar Frankrijk te vliegen, maar Crombez hield het meestal op binnenlandse bestemmingen zoals Mons, Brugge, Oudenaarde, Brussel, enz. Daarbij werd vaak post van de Belgische Posterijen vervoerd, maar even vaak deed Crombez een bepaalde bestemming aan omdat hem gevraagd werd een vliegemonstratie te geven. Bovendien had de jonge Crombez een duidelijke voorkeur voor zijn ouderlijke thuis aan de kust, waar hij regelmatig heen vloog om enkele dagen aan het strand door te brengen. Deze allereerste Europese luchtpostverbinding eindigde in augustus 1913, omdat Crombez zijn dienstplicht moest vervullen (die hij overigens bij de nog prille Belgische luchtmacht doorbracht).³²

De slotdemonstratie van de Expo werd voorbehouden voor Adolphe Pégoud. Deze jonge piloot, pas 24 in 1913, had in september van datzelfde jaar de luchtacrobatie uitgevonden, en kwam op 3 november een show geven in Gent, in het kader van een uiterst succesvolle Europese tournee. Pégoud had in september als tweede piloot ooit een looping gemaakt. Het zicht van een ondersteboven vliegende piloot, die vrolijk naar de verblufte menigte zwaaide, was het meest spectaculaire zicht dat men in 1913 kon meemaken. De jonge Adolphe Pégoud groeide op enkele

maanden tijd uit tot een Europese superstar, na shows in Parijs, Londen, Wenen en ... Gent, die telkens door enorme menigten werden bijgewoond. De slotdemonstratie van de Expo 1913 was één van de grootste shows die ooit in Gent hebben plaatsgevonden. Twintig speciale treinen werden ingezet, en van 's ochtends vroeg vormde zich een stroom van spektakelbeluste toeschouwers op weg naar Sint-Denijs-Westrem: 'Reeds van 8 uur heerste gisteren een ongewone drukte in de stad. Iedereen wou naar het Sint-Denijsplein om de luchtacrobaat Adolphe Pégoud te gaan bewonderen tijdens zijn *saut périlleux* of *looping the loop* met zijn hoofd naar omlaag. De trams naar *De Sterre* werden letterlijk stormenderhand ingenomen. Na afloop en bij de tweede vertoning 's namiddags waren er bij de voetgangers nog ergere relletjes dan 's morgens om op een rijtuig te geraken. Nooit werd zo een menigte volk te Gent gezien.'³³

Deze ongewoon grote belangstelling kan niet enkel verklaard worden door het spektakelgehalte van de vliegemonstraties. Luchtvaart droeg een grote belofte in zich, de mens die zich door het luchtruim kon voortbewegen, het was het ultieme sluitstuk van een halve eeuw van enorme vooruitgang in de menselijke mobiliteit: van fiets naar auto naar vliegtuig. En ook al waren de prestaties voor wat we vandaag zouden omschrijven als 'vliegende zeepkisten' nog niet van dien aard dat men in 1913 even de ochtendvlucht naar pakweg Parijs kon nemen, toch vertegenwoordigden de vluchten in de hoofden van de toeschouwers al een droom van onbegrensde mobiliteit, waarbij zelfs 'the sky' niet langer 'the limit' zou zijn.

Deze droom werd belichaamd door opvallend jonge mensen. Riri Crombez vierde zijn twintigste verjaardag op 16 mei, midden tijdens de reeks postvluchten die hij vanop de Expo uitvoerde. Pégoud was 24, een leerling van de beroemde Franse luchtvaartpionier Louis Blériot, bekend van zijn vlucht over het Kanaal in 1909. En hoe jong Pégoud ook was, hij was zelf ook al andere jonge mensen aan het opleiden. Een van hen was Otto Kandulski, die vanuit Duitsland was gekomen om te leren vliegen. Het was deze Kandulski die Pégoud twee jaar later neerschoot in een luchtduel boven de Elzas. Naar verluidt was de jonge Duitser er kapot van, en dropte hij enkele dagen later een rouwkrans boven de plek des onheils, uit eerbetoon aan zijn eigen leermeester, 'gevallen voor het vaderland'.³⁴

Want dit alles eindigde niet goed, natuurlijk. De dromen en verwachtingen die de Expo had opgeroepen werden niet vervuld. In plaats daarvan kwam de 'Groote Oorlog', die alles tot stilstand bracht, het leven van Pégoud en zo vele andere jonge mensen die de hoop op vooruitgang van de Belle Époque in zich droegen, de economische en industriële ontwikkeling van Gent, zo verhoopt naar aanleiding van de wereldtentoonstelling, en de mobiliteit in het algemeen, met automobielen die eerst door de Belgische en dan door het Duitse leger werden opgeëist en door bange eigenaren dan maar op het platteland onder hooimijten werden verborgen, en met karren en koetsen die in de stallen bleven omdat in de hongersnood van de oorlogsjaren uiteindelijk naar paardenvlees werd gegrepen. En zo zijn we opnieuw bij het begin beland, en was er opnieuw een indirecte band tussen mobiliteit en stadsontwikkeling. Terwijl de trams tot stilstand kwamen in het door oorlog geteisterde Gent, kon burgemeester Braun maar ternauwernood zijn geliefde monumenten redden, door persoonlijk in Oordegem een bestand te gaan afsluiten met het oprukkende Duitse leger, waardoor Gent de verwoesting bespaard bleef die Leuven zozeer had geteisterd.

¹André Capiteyn (1988), *Gent in weelde herboren* (Gent: Stadsarchief), p. 85.

²Capiteyn, *Gent in weelde herboren*, p. 38.

³Karel Velle, 'Gevolgen van de blauwe dood: de cholera in België'. *Tijdschrift voor de Geschiedenis der Geneeskunde* 4 (1997): p. 95-105. Zie ook: Louis Chevalier (1958), *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIXe siècle* (Parijs: Plon).

⁴Donald Weber, "'Le souci du pittoresque". Wielertoerisme en de bescherming van het landschap, 1895-1914'. *Brood & Rozen* 14 (2009) 3, p. 71-9.

⁵*Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 1 juli 1913, p. 291-2.

⁶Capiteyn, *Gent in weelde herboren*, p. 40.

⁷Victor Fris (1913), *Histoire de Gand* (Brussel: Van Oest), p. 368.

⁸Lode Hoste (1982), *Gentse stadstrams en -bussen: sprokkels geschiedenis, anekdoten en liedjes 1873-1981* (Gent: Heemkundige en Historische Kring Gent), p. 28.

⁹Erik De Keukeleire (2008, 5e ed.), *135 jaar openbaar vervoer in Gent: uitbouw stedelijk tramnet en buurtspoorwegen in de Gentse regio 1871-2007, deel 2, 1907-1922* (Gent), p. 424 en 434. Mijn dank aan Eric De Keukeleire om mij

gegevens te bezorgen over dit stukje Gentse tramgeschiedenis en mij toe te laten zijn documentatie te gebruiken.

- ¹⁰De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 541.
- ¹¹De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 533 en 546.
- ¹²De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 502 en 572-3.
- ¹³De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 597.
- ¹⁴De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 502 en 542.
- ¹⁵De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 425.
- ¹⁶De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 478.
- ¹⁷De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 462.
- ¹⁸Hoste, *Gentse stadstrams en -bussen*, p. 39.
- ¹⁹*Gemeentebld Stad Gent*, 1912, p. 1446. Mijn dank aan Jo Van Herreweghe om mij deze documentatie te bezorgen.
- ²⁰*Gemeentebld Stad Gent*, 1912, p. 1448 en 1454.
- ²¹*Gemeentebld Stad Gent*, 1912, p. 1450.
- ²²*Gemeentebld Stad Gent*, 1912, p. 1455-7.
- ²³Donald Weber (2010), *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940* (Gent: Academia Press), p. 36-7.
- ²⁴De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 492.
- ²⁵*Annales parlementaires du Sénat de Belgique*, 14 augustus 1913, p. 557, en 19 augustus 1913, p. 562-3 en 568.
- ²⁶*L'Automobile belge*, 10 juni 1923, p. 1-2.
- ²⁷Weber, *De blijde intrede van de automobiel*, p. 36.
- ²⁸*Ghendtsche tydinghen* 9 (1980) 2, p. 78-9. Mijn dank aan Frank Vanhyfte om mij deze bron te signaleren.
- ²⁹Weber, 'Le souci du pittoresque', p. 67-71.
- ³⁰Piet Dhanens & Cynrik De Decker (2008), *Een eeuw luchtvaart boven Gent: deel I, 1785-1939* (Erembodegem: Flying Pencil), p. 9.
- ³¹Capiteyn, *Gent in weelde herboren*, p. 179-80, Dhanens & De Decker, *Een eeuw luchtvaart boven Gent*, p. 49-51.
- ³²Capiteyn, *Gent in weelde herboren*, p. 180, Dhanens & De Decker, *Een eeuw luchtvaart boven Gent*, p. 52-57.
- ³³Capiteyn, *Gent in weelde herboren*, p. 180-1, Dhanens & De Decker, *Een eeuw luchtvaart boven Gent*, p. 61-8, De Keukeleire, *135 jaar openbaar vervoer in Gent*, p. 489.
- ³⁴Paul Bonnefon (1918), *Le premier "As" Pégoud* (Parijs: Berger-Levrault).